LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS:
PARIS.... Un an. **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER. — **20** fr. — **10** fr. »

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 11, rue Hautefeuille, PARIS

14 Mai 1899 — N° 35

(Cliché Paul Doyé.)

LES CONSÉQUENCES DE LA NOUVELLE LOI

— OUS' QU'ELLE EST, VOTRE PLAQUE ?

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA COUPE INTERNATIONALE DE LA VOILE

On dit des peuples heureux qu'ils n'ont pas d'histoire. Le *Cercle de la Voile de Paris*, lui, en a une — que nous écrirons un de ces jours — et cependant, il est heureux, car, depuis sa fondation qui remonte à 1858, il n'a cessé de progresser et a toujours coopéré dans une large mesure au développement du yachting français, qui vient encore, grâce à lui, de prendre une nouvelle et plus grande importance.

En créant la « Coupe internationale des un tonneau », si brillamment défendue par un de ses yachts, le Cercle de la Voile de Paris a, en effet, démontré que nos architectes navals, nos constructeurs et nos équipages d'amateurs peuvent désormais rivaliser avec ceux de la vieille Angleterre.

La fondation de cette Coupe se rattache à la course de la « Coupe de France » qui, on s'en souvient, eut lieu à Cannes au mois de mars 1898, et fut gagnée par le yacht anglais *Gloria* auquel nous avions opposé l'*Esterel*, appartenant à un syndicat présidé par M. Henri Menier.

(Cliché Beau.) LE BELOUGA AU MOUILLAGE.

Le syndicat qui avait fait construire le champion français ayant vendu l'*Esterel*, le prix en fut réparti entre les co-propriétaires du yacht, et ceux d'entre eux qui faisaient part e du Cercle de la Voile de Paris abandonnèrent généreusement leur dividende pour constituer les premiers fonds d'une nouvelle Coupe internationale ; d'autres sociétaires se joignirent à eux, et, le 11 octobre dernier, à l'issue du dîner qui réunit chaque mois, au Grand-Hôtel, les membres du Cercle de la Voile de Paris, M. Mantois, l'un des vice-présidents du Cercle, annonça officiellement à ses collègues la création d'une Coupe internationale pour les bateaux de un tonneau maximum, sous certaines conditions arrêtées par les donateurs, de concert avec le Comité du C. V. P., et dont voici les principales :

La Coupe est et demeure la propriété du Cercle de la Voile de Paris; la Société qui en est détentrice ne devant en avoir que la possession provisoire.

Les défis ne peuvent être portés que par les Sociétés, au nom des propriétaires de yachts, et non par les propriétaires agissant en leur nom personnel; toute Société d'une nationalité autre que celle de la Société détentrice de la Coupe, et reconnue dans le pays auquel elle appartient, est apte à porter un défi — la même Société ne pouvant porter qu'un défi et la Société détentrice ayant le droit de présenter autant de yachts défenseurs qu'il y aura de défis portés par des Clubs différents.

La jauge et le règlement de course applicables sont ceux du C. V. P., en vigueur à l'époque fixée pour les courses, et cela quelle que soit la nationalité des concurrents.

Les lieux et dates des courses sont déterminés chaque année par la société détentrice de la Coupe, d'accord avec la société qui aura porté, la première, un défi; mais il est formellement stipulé que les épreuves ne peuvent être courues qu'à Meulan, dans la baie de Seine, ou dans le Solent.

Elles ont lieu sans allégeance et les équipages doivent être composés d'amateurs appartenant à des sociétés reconnues.

Tout défi doit être porté au plus tard le 30 novembre, pour être couru l'année suivante, du 1er mai au 1er septembre, aux dates fixées comme il est dit plus haut.

Il est enfin stipulé que tout yacht destiné à courir la Coupe devra être dessiné et construit dans le pays auquel appartient la société dont il bat le guidon; que le parcours de chaque épreuve sera de 10 milles au moins et de 12 milles au plus; et que la vitesse moyenne du yacht arrivé premier ne pourra être inférieure à 2 milles et demi à l'heure.

Dès que ces conditions furent connues de l'autre côté de la Manche, un défi fut lancé au Cercle de

(Cliché Tambourini.) LE CHAMPION ANGLAIS REMORQUÉ.

(Cliché Beau.) LA COUPE.

(Cliché Beau.) LE *Belouga* EN COURSE.

(Cliché Beau.) LE *Belouga* A LA DESCENTE.

la Voile de Paris par Island-Sailing-Club, de Cowes, au nom de M. Popham, et, après entente, il fut décidé que la Coupe serait courue à Meulan, en cinq épreuves, les 30 avril, 2, 3, 7 et 16 mai 1899.

L'accord établi, on se prépara de part et d'autre avec une égale activité. M. Popham demanda à M. Harley Mead les plans d'un yacht dont il confia la construction aux chantiers Sibbick, de Cowes, d'où sont sortis tant de racers de petit tonnage célèbres par leurs succès; de leur côté, les membres du Cercle de la Voile de Paris firent construire plusieurs bateaux destinés à se mesurer entre eux dans des courses d'essai dont le vainqueur serait qualifié pour défendre la Coupe. Neuf yachts, spécialement construits à cet effet, se disputèrent cet honneur. Ce sont : *Belouga*, à M. Marcou; *Crabe*, à MM. Valton et Marcotte; *Crocodile*, à M. Le Bret, *Suzon IV*, à M. Legru; *X*, à M. Auguste Dormenil; *Tornade*, à M. Couture; *Rih*, à M. Gilardoni; *C. V. A.* (Cercle de la Voile d'Asnières), au syndicat Jousset; et *Jeannette*, à M. Mézan de Mabartic.

En dehors de ces bateaux neufs, quelques yachts anciens furent mis par leurs propriétaires en état d'entrer en ligne; citons entr'autres : *Pippo*, à MM. le marquis de la Jaille et le comte de Chabannes La Palice; *M'Amie*, à M. Duclos; *Pierre-et-Jean*, à M. d'Estournelles; *Verveine*, à M. Giudicelli.

Les courses d'essai eurent lieu au mois de mars et le *Belouga*, construit pour M. Marcou sur les plans de M. Tellier fils, étant sorti vainqueur de ces épreuves préparatoires, fut désigné comme champion du Cercle de la Voile de Paris.

Voici le grand jour arrivé. Chacun est à son poste; le jury composé de trois membres du C. V. P. MM. de Boulongne, Van Berger, comte de Chabannes La Palice, et de trois membres du Island-Sailing-Club, MM. J.-H. Gretton, Lorne Curie, P. Beckstein; les deux champions: *Belouga* monté par MM. Laverne, René et Albert Michelet; *Vectis*, monté par MM. Grant, docteur Hughes et capitaine Dick. Ce jour-là, 30 avril, la brise était fraîche et quand les concurrents arrivèrent dans le bassin on put constater que le yacht français possédait une plus grande stabilité que le yacht anglais qui, trop voilé pour la brise assez vive qui soufflait, était obligé de faire de brusques rentrées au vent à chaque risée, tandis que *Belouga* suportait facilement toutes les rafales. On s'attendait néanmoins à une lutte sérieuse entre les deux bateaux, mais cette attente fut déçue, car, dès le premier virage, *Vectis* amenait ses voiles et renonçait, laissant *Belouga* accomplir seul le parcours.

Il n'en fut pas de même le 2 mai pour la seconde épreuve qui a donné lieu à une course extrêmement intéressante effectuée par une brise légère au moment du départ et fraîchissant un peu pendant le parcours. Au signal, les deux bateaux partirent vent arrière et *Vectis* prit aussitôt une certaine avance, rendue plus grande encore par suite d'un accident arrivé à l'équipage de *Belouga* qui, en établissant son spinnaker, laissa tomber sa voile à l'eau et subit de ce fait un retard de 47 secondes.

(Cliché Beau.) LES COMMISSAIRES.

La course se faisant au chronomètre et le temps du parcours ne commençant à compter, pour chaque bateau, qu'au moment où il coupait la ligne de pointage, le retard par lui-même eut été sans conséquence s'il n'avait précisément coïncidé avec l'arrivée d'une bonne ridée dont le yacht anglais profita pour se défiler à vive allure vers Triel, où se faisait le premier virage; il y arriva 7 minutes avant le yacht français et déjà l'on parlait de défaite, quand la brise s'étant mise à fraîchir on vit *Belouga* regagner peu à peu pendant le second tour, à la fin duquel la distance qui le séparait de *Vectis* avait sensiblement diminué.

Un incident décida du succès final : à la remonte du troisième tour, *Vectis* serra la berge de trop près, toucha, et tandis qu'il faisait un petit bond pour se dégager, *Belouga* se rapprochait, réduisait encore sa distance après le virage de l'île de Vaux et coupait la ligne d'arrivée 38 secondes seulement après *Vectis* qu'il battait ainsi de 9 secondes (étant donné qu'il était parti 47 secondes après lui). Voici, d'ailleurs, la durée exacte du parcours : *Belouga*, 2 h. 33 m. 2 s.; *Vectis*, 2 h. 33 m. 11 s.

La troisième épreuve de la Coupe, courue le jeudi 4 mai, n'a fait que confirmer la supériorité de *Belouga*, qui a triomphé aisément de son concurrent anglais.

Au départ, la brise était assez forte; mais, tandis que le *Belouga* portait toute sa toile, *Vectis*, beaucoup moins stable, avait pris deux ris dans sa grand'voile. Les deux rivaux firent un remarquable départ, coupant la ligne à quelques secondes d'intervalle; mais, dès la première bordée, *Belouga*, beaucoup plus à l'aise dans les lames, prit une forte avance qu'il ne fit qu'augmenter pendant la première partie du parcours, de sorte qu'à la bouée de Triel, soit à 7 kilomètres environ du départ, *Vectis* avait un retard de 21 m. 35 s. Au virage, *Vectis* toucha la bouée et, se trouvant ainsi hors de course, son équipage amena la voilure et prit la remorque du vapeur-commissaire *Mithra*.

Belouga, continuant seul la course, fit preuve sous toutes les allures d'une vitesse remarquable; il achevait le parcours en 2 h. 18 m.

Le yacht de M. Marcott ayant remporté trois épreuves consécutives, les deux épreuves restant à courir ont été annulées.

Le remarquable succès du *Belouga*, tout à l'honneur de la construction française et de l'architecte qui en a tracé les plans, revient pour une bonne part à la façon merveilleuse dont ce petit bateau a été mené par son équipage d'amateurs, qu'on ne saurait trop féliciter. Les acclamations enthousiastes qui ont accueilli MM. Laverne, R. et A. Michelet, à Meulan, étaient bien dues à d'aussi habiles manœuvriers.

Le Cercle de la Voile de Paris reste donc en possession de la Coupe, mais il aura encore à la défendre à la saison prochaine, car de nombreux yachtsmen anglais, aussitôt le résultat du premier match acquis, ont fait part de leur intention de lancer pour 1900 un nouveau défi.

HENRI PHILIPPE.

(Cliché Beau.) LE CLUB-HOUSE DU CERCLE DE LA VOILE.

La Bague au Guidon

Le 30 avril 1899, un beau dimanche, restera comme une date mémorable au point de vue cycliste. Ce n'est pas à cause de la victoire de Linton au Parc des Princes, ni du match d'Arend contre le tandem Heimann-Hansen, à Berlin. Ces petites fêtes sportives sont trop habituelles pour que l'on s'en émotionne aujourd'hui. Or, ce 30 avril, le cyclisme français a tout simplement reçu l'anneau des fiançailles qui lui fut octroyé par cette excellente administration française que l'Europe pourrait bien finir par nous envier.

Lorsque mon collaborateur Paul Doyé et moi, nous déambulions de bureaux en bureaux de perceptions, en quête d'impressions personnelles et d'instantanés photographiques, ce fut pour en entendre de belles :

— Dites donc, monsieur le journaliste, j'espère bien que vous allez leur tomber dessus, pour nous obliger à faire une queue comme cela.

Et de fait, la queue s'allongeait interminablement sur le trottoir ; public très mélangé partout; dans les

(Cliché Paul Doyé.) PINCÉ !

faubourgs on eut dit l'attente au guichet pour la représentation d'un mélo populaire de l'Ambigu. Les conversations vont leur train.

— Cette plaque est une prime pour le vol, déclarait solennellement M. Prudhomme.

— Je sais qu'à la Villette on a ces plaques-là pour quarante sous chez le bistro, affirmait un jeune garçon boucher. Ces propos, tenus par l'un et par l'autre, avaient à nos yeux le mérite de nous faire envisager la question sous tous les aspects différents, d'après lesquels elle apparaissait au public : incurie de l'administration, système ridicule, prime au vol, falsification, etc. Il ne nous restait qu'à fixer notre choix sur les principales de ces aménités et à en faire part à qui de droit; en l'espèce, une visite au Ministère des Finances s'imposait.

Je recommande tout particulièrement ce Ministère aux amateurs de sport pédestre; quand ils auront erré quelque temps à travers des escaliers portant toutes les lettres de l'alphabet, que des couloirs du Nord ils auront été aux corridors du Midi, pour revenir arpenter le Central, ils n'auront assurément point perdu leur temps au point de vue de l'entraînement. Après une incursion au matériel, une visite au cabinet du Ministre, nous voici enfin dans le bureau de M. Legeay, le très aimable directeur général des Contributions directes.

Je lui fais le récit de ma tournée aux perceptions parisiennes. Je lui dis ce que j'ai vu, lui raconte ce que j'ai entendu. M. Legeay proteste tout d'abord que cette question des plaques de bicyclettes n'a rien de futile, comme j'ai eu l'air de l'insinuer moi-même, et constate toute l'importance du cyclisme dans notre vie sociale actuelle.

— La loi de finances de 1898, me dit le directeur général, en fixant l'impôt à percevoir sur les divers engins de locomotion, avait stipulé que, à partir du 1er mai 1899 « tout vélocipède ou appareil analogue » devrait porter une plaque de contrôle, sous peine de contravention. Cette loi, promulguée le 13 avril 1898, avait de nombreuses lacunes au point de vue de l'application que nous devions en faire. Nous avons donc dû la compléter par un règlement d'administration publique déterminant le modèle de la plaque susdite et décidant qu'elle serait remise aux intéressés par les soins des percepteurs contre paiement de la taxe entre le 1er avril et le 1er mai.

— On critique assez vivement le modèle de cette plaque...

— Il est toujours facile de critiquer, riposte M. Legeay. La vérité est que l'Administration s'est montrée extrêmement libérale. Que ne dirait-on pas si nous avions adopté un système analogue à celui de ces énormes pancartes existant en Belgique. Si nous avons

(Cliché P. Doyé.) UN BUREAU DE PERCEPTION LE SAMEDI 29 AVRIL.

choisi l'anneau à fixer à la tige de direction, c'est que cet anneau a eu les préférences des grandes Sociétés cyclistes, dont nous avons tenu à avoir l'opinion.

— Mais pourquoi ne pas avoir procédé à un plombage empêchant le vol ou la fraude.

— Le vol des plaques est très facile à prévenir, si chaque cycliste prend la peine de fixer lui-même solidement la plaque de contrôle sur sa machine. Le plombage fait par nos soins sur les bicyclettes eût été impossible.

Nous avons fait confectionner 600,000 plaques de bicyclettes par mise en adjudication et, sur ces plaques, nous avons fait appliquer, par les soins de la Monnaie, le poinçon du Ministère des Finances. La fraude, si vraiment il y a fraude, serait bien misérable quant au profit par rapport aux pénalités encourues.

— On a également émis des craintes au sujet des entraves apportées à la circulation des cyclistes étrangers en France. A la veille de l'Exposition, la question est assez importante.

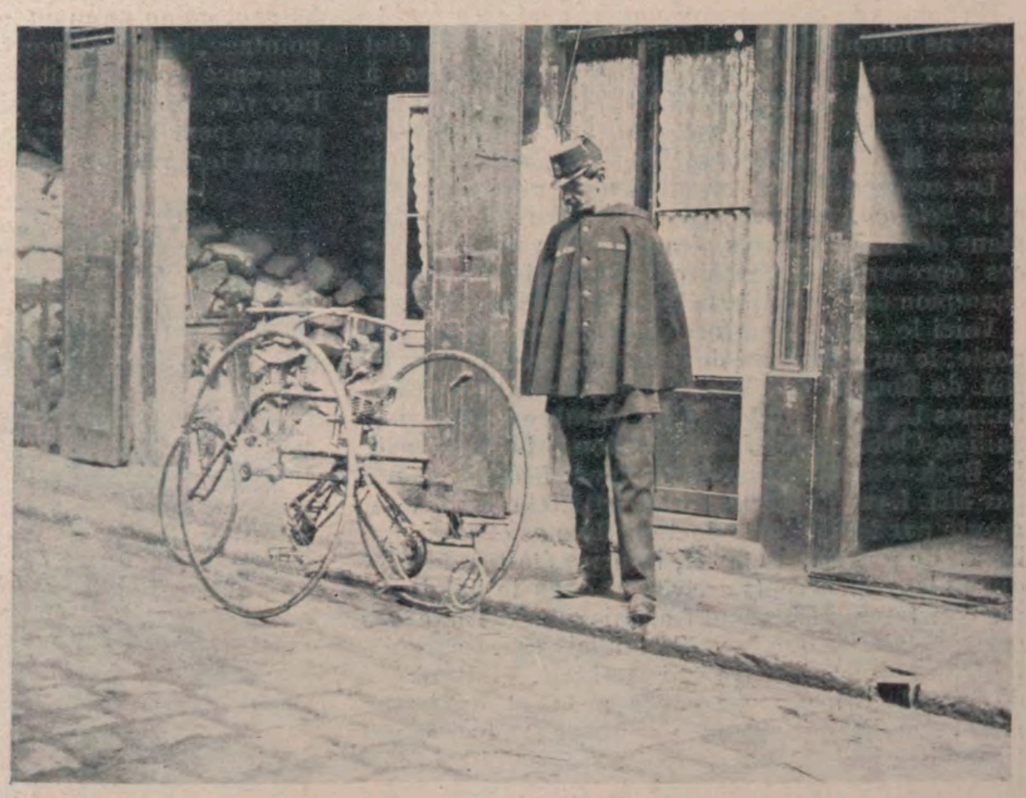
— En effet, mais sur ce point encore l'Administration s'est efforcée d'être aussi tolérante que possible.

La loi d'avril 1898 étant muette à ce sujet, nous avons dû nous inspirer et de la légalité et de l'intérêt général de toutes les villes d'eaux, stations balnéaires ou thermales. En Belgique on accorde une franchise d'un mois aux bicyclistes étrangers. Nous l'avons portée à trois mois. Tout cycliste, venant de l'étranger, fera sa déclaration à la douane en passant la frontière, recevra un récépissé de déclaration mentionnant la date de l'entrée en territoire français et pourra librement circuler pendant trois mois ; passé ce délai, très normal, il sera tenu de faire sa déclaration à la mairie de son lieu de résidence et devra acquitter la taxe...

Ces déclarations du Directeur général des Contributions directes jettent un jour particulier sur cette question très controversée jusqu'ici. L'extrême amabilité de M. Legeay et l'intérêt véritable qu'il porte au cyclisme, sont à signaler tout particulièrement auprès des lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

A. Coffignon.

Cliché Paul Doyé.) GRAVE DÉBAT SUR LA MANIÈRE DE LA METTRE.



(Cliché Paul Doyé.) — DIRE QU'ILS VONT PAYER 12 FR. POUR ÇA !

L'Ascension du Volga

Un vent de sport aérien a soufflé sur le monde, c'est le cas de le dire ou jamais. En attendant les grandes épreuves qui commenceront le 18 juin, nos sportsmen de l'atmosphère s'entraînent déjà pour *courir* — je n'ose écrire *voler*, à cause du fâcheux double sens — la Coupe des aéronautes, offerte par M. Blum.

Le ballon le « Volga », du tonnage de 100 mètres cubes, ayant à bord MM. le comte de la Vaulx, le comte de Castillon de Saint-Victor et M. Mallet, s'est élevé dimanche à 7 h. 18 minutes et a pris lentement la direction de l'Ouest, puis la direction du Sud-Ouest, dans l'accalmie du soir succédant, comme il est de règle, au vent plus vif qui règne le jour. Le « Volga » a d'abord voyagé de conserve avec les fumées des cheminées voisines, jusqu'au moment où, pénétrant vers 500 mètres d'altitude dans un courant d'air presque diamétralement opposé au premier, il a paru se mettre à la remorque des nuages pendant la traversée féerique de Paris, allumant sur le passage des aéronautes les constellations du gaz et de l'électricité.

En résumé, le ballon a suivi la résultante de ces deux directions, plongeant tour à tour dans le vent inférieur et dans le vent supérieur.

Après avoir chassé sur son guide-rope, secouant les arbres dans les vergers, renversant deci-delà quelques cheminées, remuant les ardoises sur les toits, faisant office d'archet sur les fils sonores des lignes télégraphiques, — ce qui explique la lenteur de sa marche, — le « Volga » a terminé son voyage circulaire à travers les départements de Seine, Seine-et-Oise, Eure-et-Loir, Orne et Mayenne, par une descente dans la Sarthe, ainsi que l'atteste le procès-verbal suivant, premier en date, sur les registres de contrôle d'homologation de l'Aéro-club.

Nous, soussignés, Paris (Joachim) et Poisson (Elie), cultivateurs, domiciliés commune de Nouans, canton de Marolles-les-Braux (Sarthe), certifions que le 1er mai 1899, à 10 h. 3/4 du matin, un ballon, monté par MM. le comte de Castillon de Saint-Victor, le comte Henry de La Vaulx et Maurice Mallet, aéronautes à Paris, est atterri dans un champ situé près du lieu de la Jacoberie, sur le territoire de ladite commune, et que nous avons été témoins de ce fait.

A Nouans, le 1er mai 1899.

E. Poisson, J. Paris.

Vu pour la légalisation de la signature de MM. E. Poisson et J. Paris, apposée ci-dessus.

A la Mairie de Nouans, le 1er mai 1899.

Pour le maire absent :
Le conseiller municipal délégué,
G. Fontenelle.

Le « Volga » a flotté pendant 15 heures 27 minutes, franchissant une distance de 175 kilomètres, mesurée à vol d'oiseau, avec une vitesse moyenne de 12 kilomètres à l'heure.

Il y a quatre records — en comptant l'altitude atteinte — établis par cette première ascension : la durée, la distance, la vitesse et la hauteur verticale qui sera mesurée d'après les éléments fournis par le baro-thermographe du bord.

M. le comte Henry de La Vaulx expérimentait un système de quatre ballons satellites rangés en couronne autour du ballon principale, jaugeant chacun 50 mètres cubes et destinés à ravitailler le « Volga » en cours de route. Dans la pensée de l'inventeur le contenu des ballonnets transvasé dans le ballon en cours de route, après dégonflement partiel, permet de soulager le système du poids des enveloppes successivement jetées en guise de lest et doit prolonger la durée du voyage. Des difficultés de détail ont empêché les aéronautes de procéder à la manœuvre du transvasement, et les quatre ballonnets ont accompli tout le parcours avec le « Volga »; mais dans une prochaine ascension le système aérien perfectionné sera de nouveau essayé.

Quels que soient les résultats qui découleront de cette expérience, elle aura marqué au moins la préoccupation actuelle des aéronautes : rester en l'air le plus longtemps possible.

La question n'est pas nouvelle puisqu'elle tourmentait déjà l'esprit du général Meunier vers la fin du XVIIIe siècle, et qu'elle s'est successivement imposée aux méditations et aux recherches de tous ceux qui ont été frappés des inconvénients de l'instabilité aérostatique et du vice rédhibitoire des ballons ordinaires.

On sait qu'ils portent au flanc, comme une tare originelle, mais non pas incurable pourtant, une ouverture béante, un cordon ombilical resté ouvert, un appendice pour lui donner son nom technique, pour lequel ils doivent évacuer, sous peine d'explosion, pendant la montée, une partie du gaz qui se détend en pénétrant dans des couches d'air de pression décroissante.

Depuis tantôt cent vingt ans, les ballons oscillent entre ciel et terre sans parvenir à trouver, dans le milieu atmosphérique, l'équilibre permanent qui est la condition *sine qua non* de la locomotion aérienne.

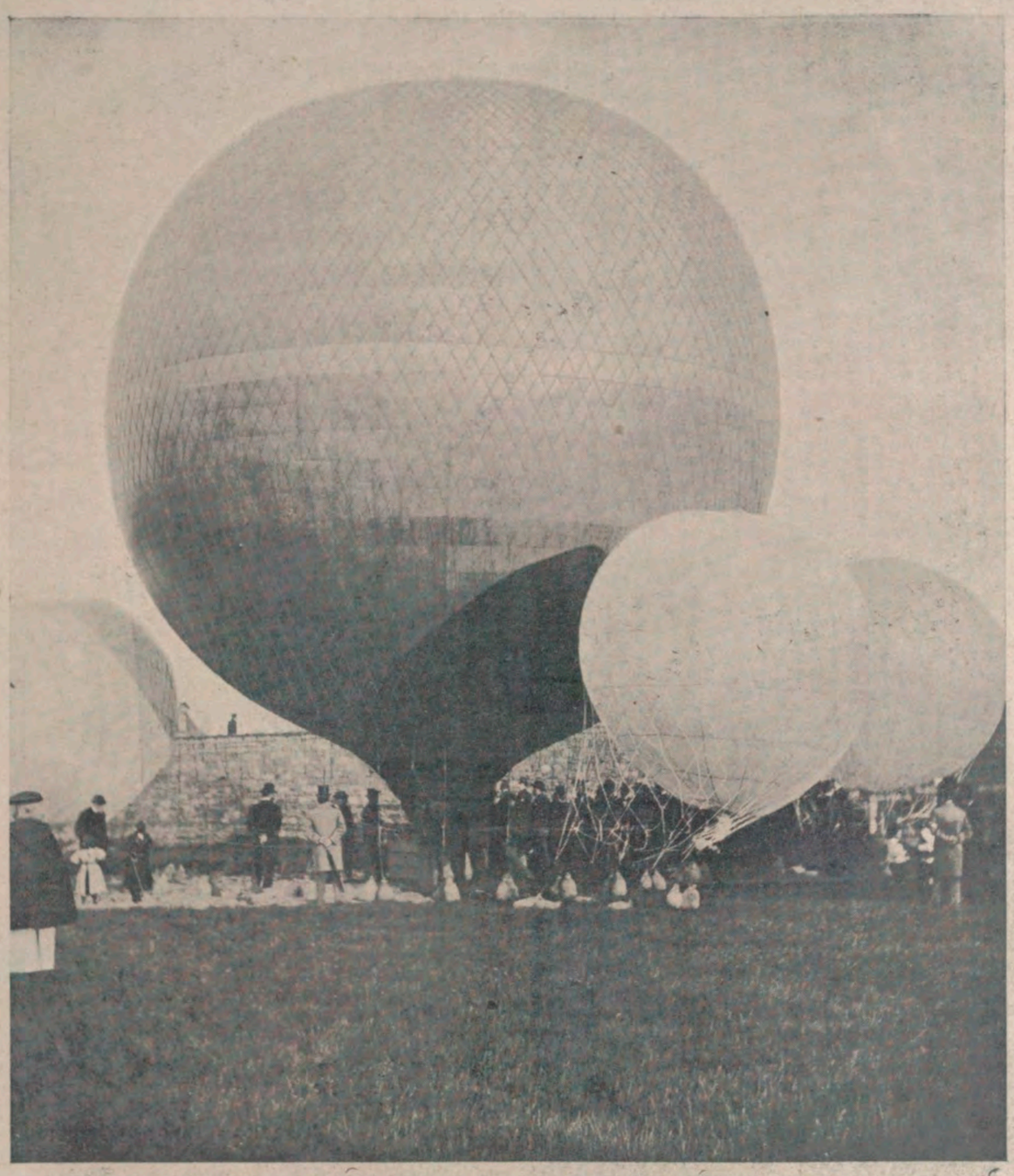
La question de la propulsion efficace contre le vent, pour primordiale qu'elle ait pu paraître à des esprits séduits par des espérances prématurées, n'est que secondaire, car elle suppose résolue la question de stabilité sans laquelle, à bord d'un ballon prétendu dirigeable, on n'aura jamais que l'illusion de la direction.

Tenir l'atmosphère indéfiniment, comme un marin tient la mer, tel est le problème que l'aéronaute doit résoudre avant de songer à la direction. L'oubli de ce principe élémentaire, qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs — pas plus dans les champs de l'espace que sur le plancher des vaches — a été la grande cause d'insuccès de tous les projets en l'air qui ont échoué misérablement les uns après les autres.

Nous espérons que M. Santos Dumont, mieux avisé que ses devanciers, s'est préoccupé d'assurer son équilibre puisqu'il se propose d'aller du bois de Boulogne à la place de la Concorde, et de planter le drapeau de l'Aéro-Club dans les jardins suspendus de l'Automobile-Club.

Si ce coup d'éclat réussit — ce que nous souhaitons tous sans vouloir pourtant encourager, en aucune façon, la grande témérité de notre vaillant collègue — les jardins suspendus de Babylone pâliront dans l'histoire.

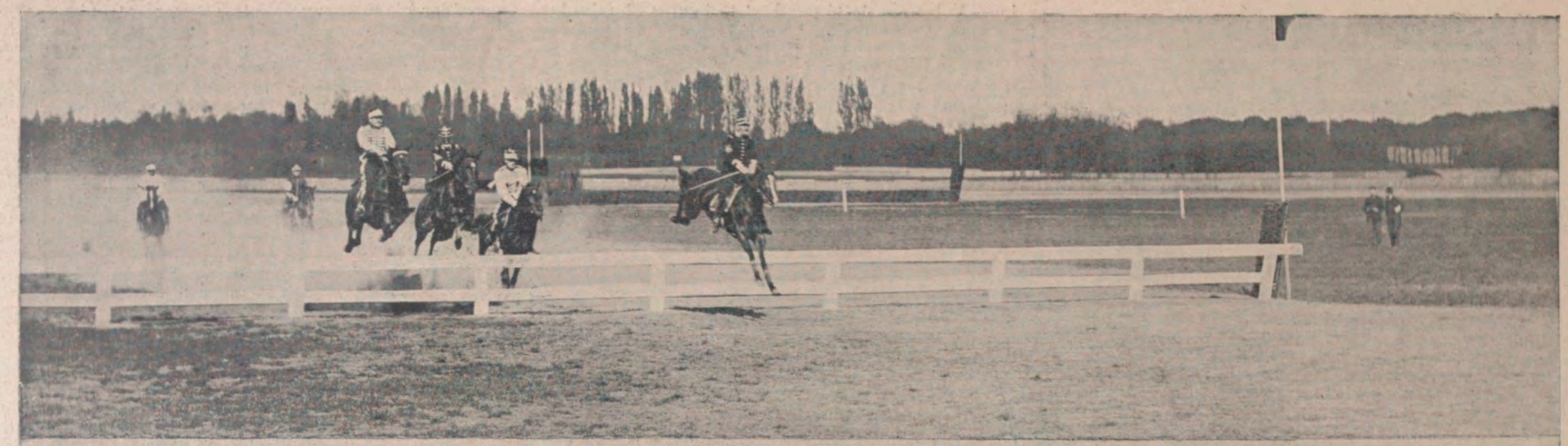
Emmanuel Aimé.



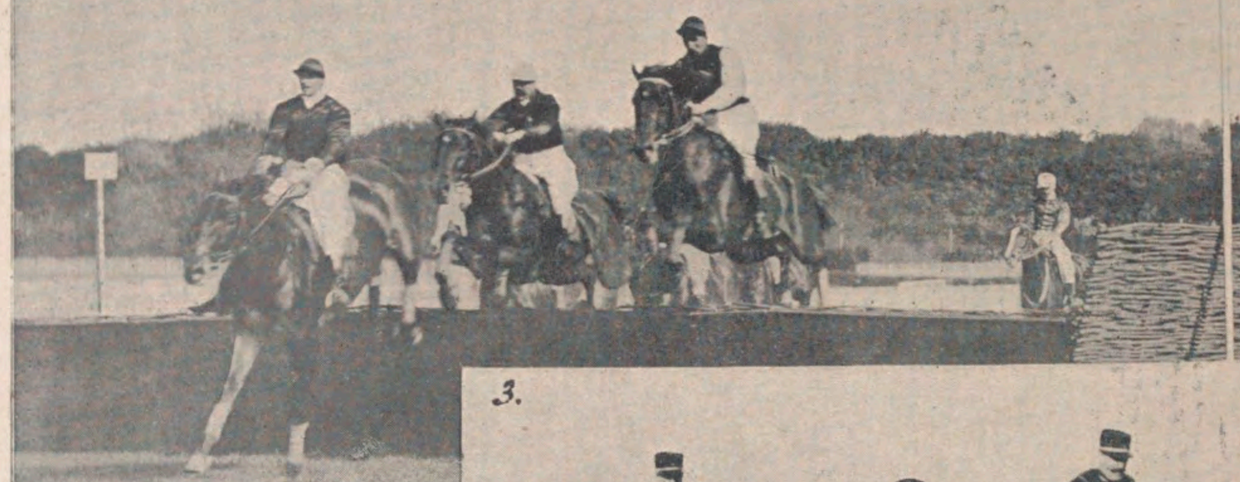
(Cliché Paul Doyé.) LE BALLON DU COMTE DE LA VAULX, *Le Volga*.

M. le Comte de la Vaulx M. de Castillon. M. Mallet.
(Cliché Paul Doyé.) LES TROIS AÉRONAUTES.

(Cliché Paul Doyé.) LE GONFLEMENT DU *Volga*.



2.



3.

4.

(Cliché V. G. A.)

LA RÉUNION MILITAIRE DE VINCENNES (6 MAI)

. Courses militaires ; steeple-chase pour officiers : saut de la barrière fixe. — 2. Prix de Mars ; gentlemen riders : le saut du mur en terre. — 3. Steeple-chase militaire ; sous-maîtres de manège : le saut d'une claie. — 4. Cross-Country steeple-chase ; gentlemen riders : le saut du mur en pierres.

LE SPORT HIPPIQUE

à Longchamp

Au programme de la Société d'Encouragement, pour la journée du jeudi 4 mai, figuraient le *Prix Fould* et le *Prix la Rochette*.

Le *Prix Fould*, a été gagné par *Germain*, un poulain de 3 ans, à M. Maurice de Gheest. Germain s'affirme de plus en plus comme stayer, et il convient de rappeler que la distance du Grand Prix de Paris est de 3,000 mètres.

Le *Prix la Rochette* — ainsi nommé en souvenir du baron de la Rochette, qui fut l'un des foudateurs et des membres les plus influents de la Société d'Encouragement — est un triennal; c'est-à-dire une course qui se court en trois manches, d'année en année. Le triennal prend le poulain à l'âge de deux ass; c'est la première manche; il le reprend à l'âge de trois ans, c'est la deuxième manche; enfin, la troisième manche se court à l'âge de quatre ans. Les poulains et les pouliches doivent être engagés dans la première manche, pour être qualifiés dans les deux autres.

Cette année, se trouvant être la seconde du triennal commencé en 1898, c'était donc des chevaux de trois ans qui disputaient la course. Trois poulains seulement se sont présentés au starter. Holocauste, à M. de Brémond, fait le vide autour de lui, dans toutes les courses où il se présente, et les propriétaires jugent inutiles de fatiguer leurs chevaux à courir contre le fils de Le Sancy et de Bougie Seuls, Maurice, à M. Jean Prat, et Chat-Botté, à M. Caillault, ont accepté la lutte. Le premier est le vainqueur du *Prix de Noailles*; le second a eu une brillante victoire dans le *Prix de Sèvres*; Holocauste a donc eu affaire à deux adversaires dignes de lui; il n'en a pas moins gagné de six longueurs avec la plus grande facilité.

La distance du Prix la Rochette est de 2,200 mètres et, quoique Holocauste galope toujours devant ses adversaires avec la plus parfaite aisance, il s'agit de savoir si les 2,400 mètres du Prix du Jockey-Club et les 3,000 mètres du Grand Prix de Paris, seront à sa convenance.

La journée du dimanche 7 mai a été terne, comme température et comme sport. Le menu offert était certainement alléchant comme épreuves; il contenait entre autres épreuves le *Prix Daru*, qui est une poule de produits; le *Prix du Printemps*, course de fond pour chevaux de trois ans, et un handicap, le *Prix de Viroflay*.

Le *Prix Daru* a mis en présence Perth, à M. Maurice Caillault, dont la *Vie au Grand Air* a eu à enregistrer déjà plusieurs victoires; Hervé, sur lequel son propriétaire, M. de Brémond, comptait beaucoup et qu'il a appuyé, assure-t-on, de paris considérables, et un représentant de l'écurie de M. Albert Menier. Perth n'a pas donné un seul moment d'inquiétude à ses nombreux partisans, quoique à la distance, Hervé soit venu l'attaquer d'une façon assez vive pour que le jockey Tom Lane ait été obligé de lui demander un effort. Néaumoins, l'excellent poulain de M. Caillault gagnait de trois longueurs.

A cet intérêt incontestable qu'offrait la lutte pour le *Prix Daru* est venu s'ajouter un élément nouveau : le résultat du *Prix du Printemps*, couru sur une distance de 3,000 mètres, celle du Grand Prix de Paris.

J'ai signalé plus haut la victoire de Germain sur une distance dépassant les 2,000 mètres ordinaires aux poulains de trois ans. Le cheval de M. de Ghest a fait preuve d'une tenue peu ordinaire sur les longues distances. Il a enlevé le *Prix du Printemps* sur Alpacha et Little Monarque, avec une facilité extrême. Cette belle tenue, sur une distance qui est celle de la grande course, je viens de le faire observer, donne une chance sérieuse à Maurice, et, quoique ses rencontres avec Holocauste et Perth ne lui aient pas été favorables, il est bon de ne pas perdre de vue qu'elles ne sont effectuées que sur 1,800 ou 2,000 mètres.

Le poulain de M. de Gheest est incontestablement un stayer; c'est la qualité demandée surtout aux champions du Grand Prix de Paris.

Les couleurs de M. Caillault ont encore triomphé dans le handicap qui clôture toujours les programmes de Longchamps. Le *Prix de Viroflay* est réservé aux chevaux de trois ans; il était intéressant de voir se mesurer des animaux d'une même génération avec les poids que leur assignait le handicapeur, ayant comme guide les performances antérieures des concurrents. Saturne II, coté à 56 kil., c'est-à-dire au poids normal que doit porter un poulain de trois ans, a triomphé d'une courte encolure de Tendre-Amour, qui lui rendait six livres; Bigoudi, troisième à 3/4 de longueur du deuxième. On peut donc conclure que Tendre-Amour peut venir à bout de Saturne II en lui rendant 5 livres seulement au lieu de 6. De même que Bigoudi ne peut pas donner au poulain de M. Caillault les 5 livres dont il était handicapé.

ALFRED DE SAUVENIÈRE.

(Cliché Beau.)

LE STEEPLE-CHASE NATIONAL 4,000 MÈTRES (12e ANNÉE — 6 MAI)

Le gagnant H. Deloge (Racing-Club de France) dont le temps, 13'25", est le record pour la distance. — Au départ. — Le peloton de tête sautant la rivière. — L'arrivée : Deloge gagne de plus de 100 mètres.

(Cliché Beau.)

LE DÉPART DE LA COURSE PARIS-DREUX

Organisée le 6 mai par le Cycle-Routier et gagnée par Carpentier (C. R.), en 2 h. 3' 50".

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

LES ATELIERS VINET
MONTAGE et RÉPARATIONS
Pour AUTOMOBILES
Téléph. 526-90 — 25, RUE BRUNEL

DEMANDEZ PARTOUT
L'ALMANACH DES SPORTS
qui vient de paraître.
300 ILLUSTRATIONS — PRIX : 1 FR. 25

UN CHEMIN DE FER SUR L'HIMALAYA

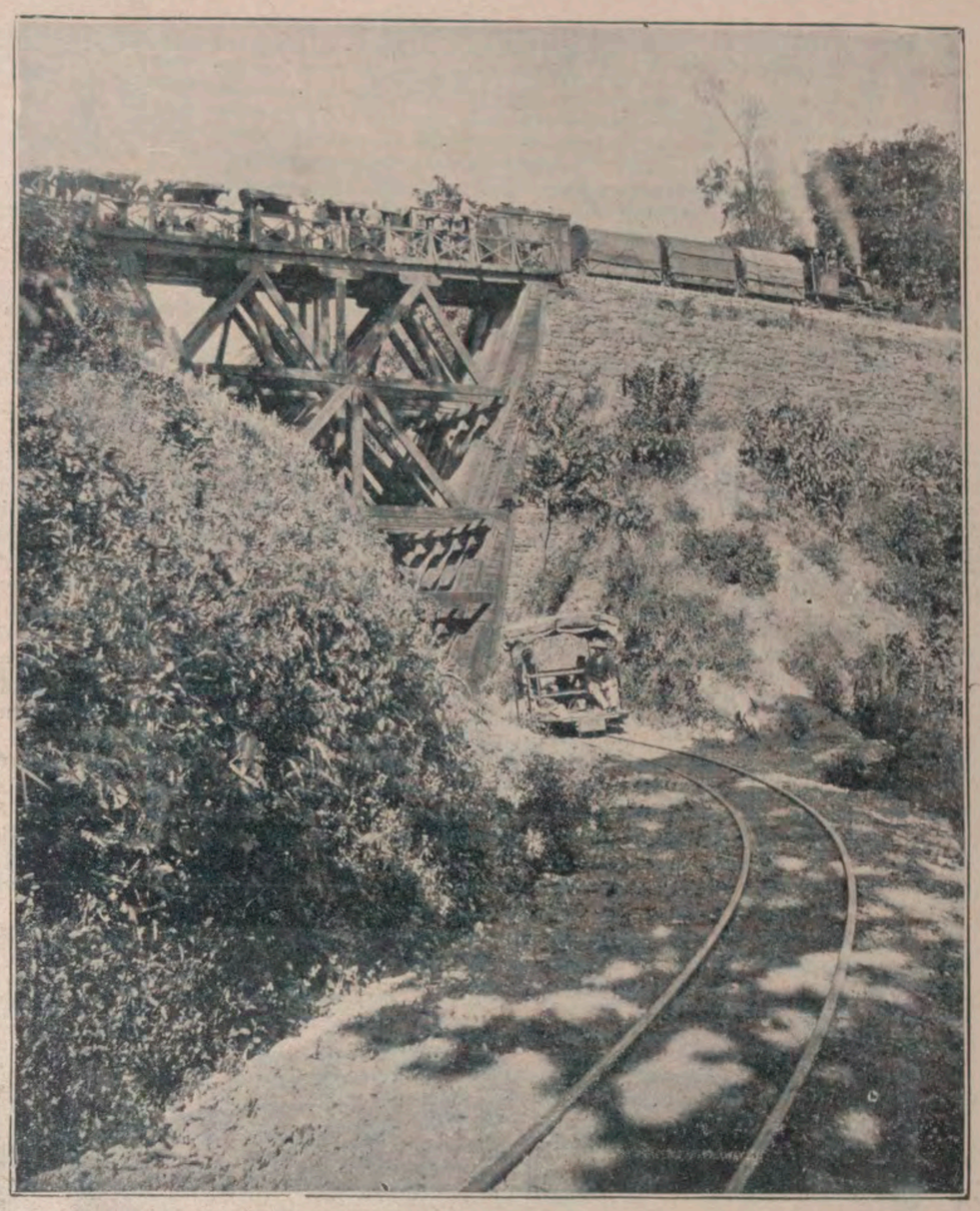
Accroché au flanc de la montagne immense comme un minuscule insecte, le petit train fume, crache, s'essouffle, reprend haleine, et de ses petits leviers, de ses petites bielles, enserre peu à peu l'Himalaya, l'étreint, s'épuise, sournois, en de longs circuits et, n'osant attaquer la montagne de front, la contourne, passe d'une colline à l'autre, mais toujours gagne du terrain en son ambition démesurée, côtoie les précipices, saute les gouffres,

(D'après une photographie.) AU MILIEU DES ARBRES GÉANTS DE LA JUNGLE.

se glisse le long de corniches étroites comme un sentier de chèvres et sûrement, de ses roues rageuses et volontaires, atteint ainsi l'altitude effrayante de 2,300 mètres après un parcours de 80 kilomètres. C'est le *Darjeeling Himalaya railway* qui part des plaines de l'Inde à Silliguri, embranchement avec les autres lignes hindoues, pour grimper jusqu'à la ville de Darjeeling, centre de la domination anglaise dans l'Himalaya et d'où l'on jouit d'un des plus merveilleux panoramas du monde entier puisque l'on embrasse toute la chaîne des pics neigeux jusqu'au Gaourisankar, la plus haute montagne du globe.

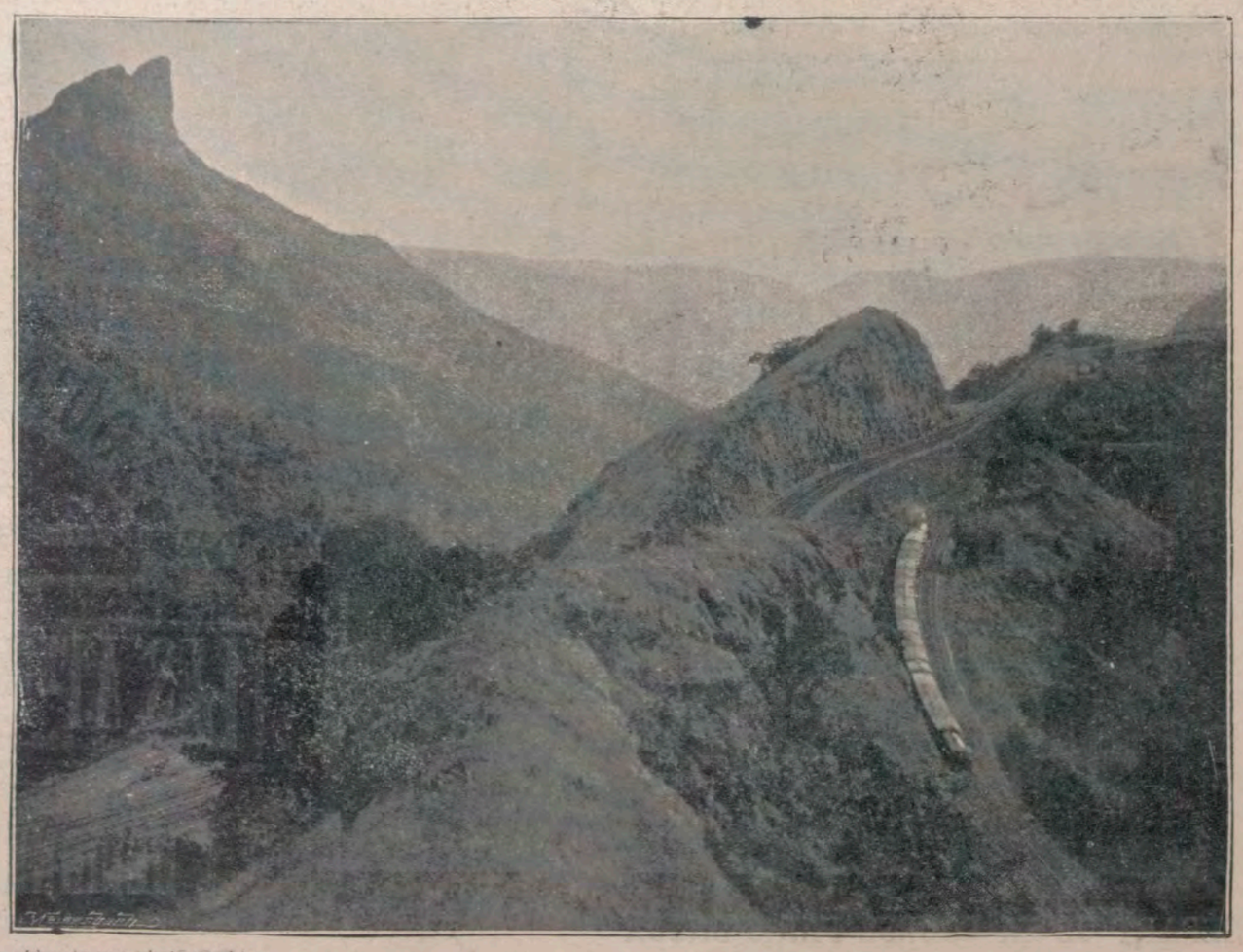
Le train qui accomplit ce petit tour de force n'est ni un funiculaire ni un chemin de fer à crémaillère, c'est un train ordinaire, mais de dimensions très réduites puisque chaque compartiment n'est pas plus gros qu'une table de salle à manger ordinaire et qu'il ne pèse en tout que 40 tonnes ; c'est ce qui explique qu'il peut gravir en certains endroits des pentes qui atteignent jusqu'à 0m,06 par mètre.

La première photographie



D'après une photographie.)
POUR LA DESCENTE, UN WAGONNET MUNI DE DEUX FREINS...

étrange beauté, plantes grimpantes, orchidées en fleurs, arbres gigantesques, oiseaux merveilleux que fait fuir le sifflet de la locomotive. Ce petit train a eu dureste, entre autres résultats, celui de chasser un peu plus loin les éléphants sauvages, les rhinocéros, les tigres et autres voisins gênants. Cependant il arriva qu'un jour le mécanicien vit, au beau milieu de la voie, tout un troupeau d'éléphants. Le mâle, conducteur de la troupe, faisait face à la machine. Il la vit s'avancer sur lui, et ne bougea pas non plus que ses compagnons. Le train gagnait toujours du terrain mais plus lentement, le mécanicien, tout juste rassuré, ayant diminué la vitesse ; il arriva ainsi à 20 mètres du troupeau. Le mâle agita alors ses oreilles et sa trompe et lança le cri mélodieux que l'on connaît. Le mécanicien alors n'hésita plus, il renversa la vapeur et fit machine arrière à toute vitesse jusqu'à ce qu'il eût atteint la station précédente. Ce sont certainement là des émotions que l'on ne rencontre pas sur la ligne de ceinture.



(D'après une photographie.)
ACCROCHÉ AU FLANC DE LA MONTAGNE COMME UNE CHENILLE, LE PETIT CHEMIN DE FER GRIMPE..

L'ascension proprement dite commence aussitôt après cette clairière. Il s'agit alors de gagner Darjeeling en passant de colline en colline, et pour cela d'atteindre chaque fois un contrefort de la montagne qui serve de pont naturel entre un sommet et l'autre. La première colline, ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte sur une de nos photographies, a la forme d'un cône tronqué au haut duquel se trouve un tenon qui la fait communiquer avec la colline voisine. Mais que de détours pour atteindre ce tenon. La ligne vient de la droite, passe derrière la construction que l'on voit au sommet, arrive sur la gauche, redevient parallèle à sa direction première, mais plus haut, et, en une courbe dont le rayon n'est que de 18 mètres et telle que chaque voyageur peut voir son voisin de porte, tourne sur elle-même, passe au-

dessus de sa voie précédente et gagne enfin le contrefort grâce auquel elle atteint la colline voisine. La voie a en somme absolument la forme d'un escalier en spirale, et ressemble ainsi vaguement à un jouet d'enfant.

Cette jonction, située à 1,000 mètres de hauteur, est d'ailleurs appelée « point d'agonie », tant, à la descente, est angoissante la sensation éprouvée, d'autant plus que l'on n'a même pas laissé l'espace disponible pour un garde-fou. Il est inutile de dire que la vitesse à cet endroit est celle d'un cheval au pas.

A partir de ce moment la méthode des tenons est abandonnée et on se sert du système qu'on pourrait appeler « à renversement » et qui est celui employé universellement pour les routes qui escaladent une colline quelconque. Il consiste à faire serpenter le chemin sur le flanc de la montagne et à lui faire décrire des S continuels. La troisième photographie donne une idée très nette de la façon dont procède le *Darjeeling railway*, le côté droit des voitures par exemple faisant face alternativement à la montagne et à la vallée. La construction que l'on voit en haut de la gravure est ce que l'on appelle une « station de renversement ». C'est autour d'elle que le train tourne sur lui-même.

Une autre photographie donne avec une intensité effrayante, la sensation du train cramponné désespérément à sa mince ligne de fer, perdu au milieu des roches et des précipices et gravissant péniblement le roc escarpé. Il arrive du reste quelquefois, tant la rampe est dure, que la machine renonce, refuse d'aller plus haut. Alors le mécanicien siffle d'une certaine façon, et d'une des voies de garage disséminées à cet effet tout le long de la route, telle une fourmi venant aider une de ses compagnes à traîner une charge trop lourde pour elle, une machine sort, se hâte vers le train en détresse et l'aide à sortir du mauvais pas. Cela se produit surtout quand il vient à pleuvoir et que les rails deviennent glissants, quoique, dans ces occasions, des coolies soient spécialement chargés de répandre du sable sur la voie, qui, est-il utile de le dire, est à voie étroite et unique.

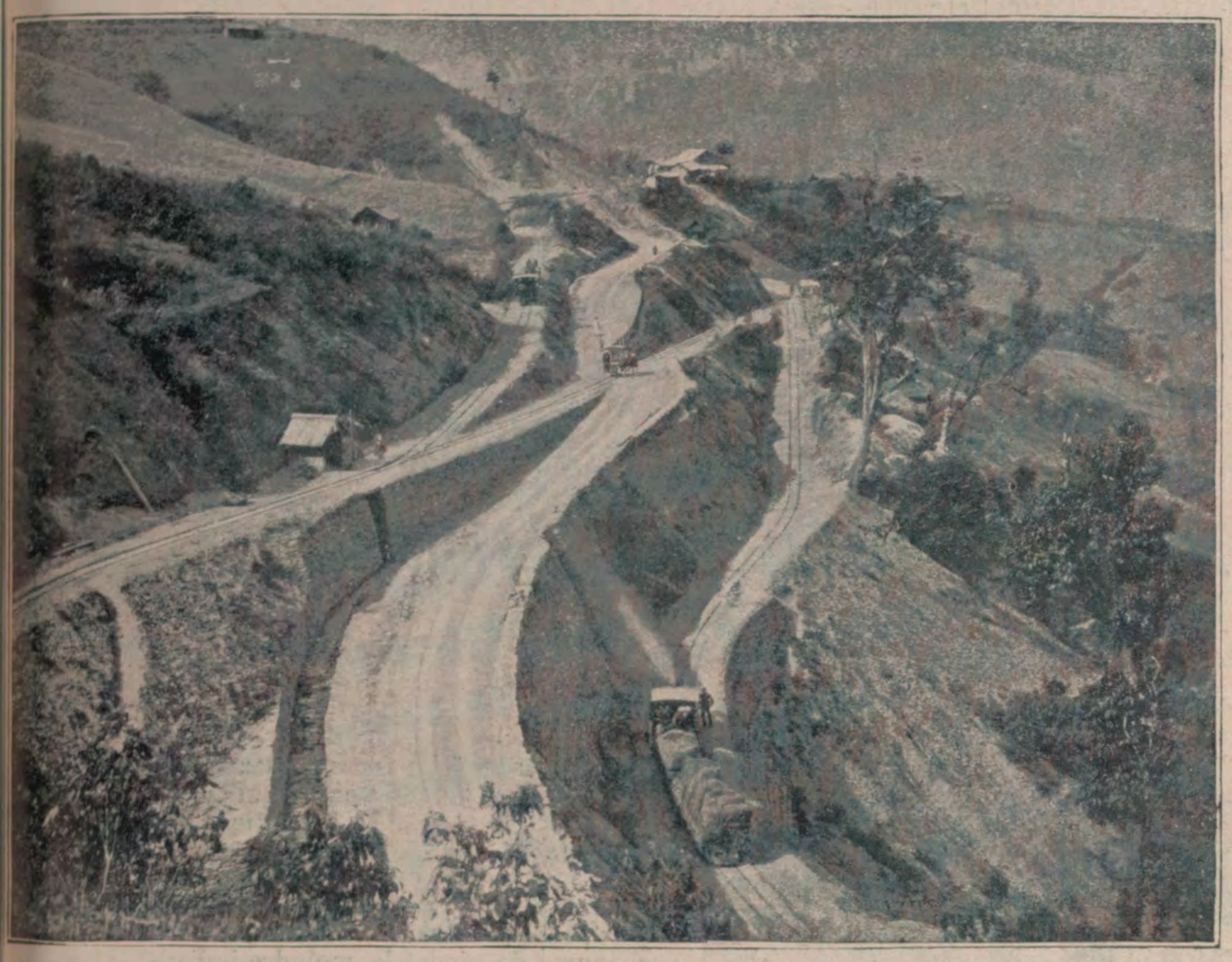
A mi-côte, c'est-à-dire à une hauteur de 1,350 mètres, se trouve un hôtel où un arrêt d'une heure permet aux voyageurs de se rafraîchir et aussi de changer de vêtements. A partir de cet endroit, la température, très chaude jusqu'alors, devient en effet beaucoup plus fraîche, puisque l'on entre dans les nuages mêmes. La végétation change aussi, ce sont maintenant des chênes, des pins et des rhododendrons.

Je n'entreprendrai pas la description des paysages admirables que l'on découvre, pour l'excellente raison que je ne les ai pas vus. Les photographies que nous reproduisons et l'imagination y suppléeront d'ailleurs facilement. Le chemin de fer, puisque lui seul nous intéresse, serpente encore pendant une quinzaine de kilomètres, pendant lesquels on commence alors à contempler la chaîne neigeuse de l'Himalaya qui s'étend sur une longueur de 250 kilomètres, et à apercevoir les 9,000 mètres imposants du Gaourisankar géant. On arrive ainsi à Darjeeling, la « reine de l'Himalaya » comme on l'appelle là-bas, célèbre par ses jardins de thé qui sont, pour l'Angleterre, d'un revenu plus qu'appréciable.

Une de nos photographies montre les voitures dont on se sert pour la descente quand on a manqué le train. Très simples, elles n'ont pour tout mécanisme que deux freins d'une puissance éprouvée et qui permettent de descendre la montagne à une vitesse de 40 kilomètres à l'heure. On a ainsi bien vite rattrapé le train.

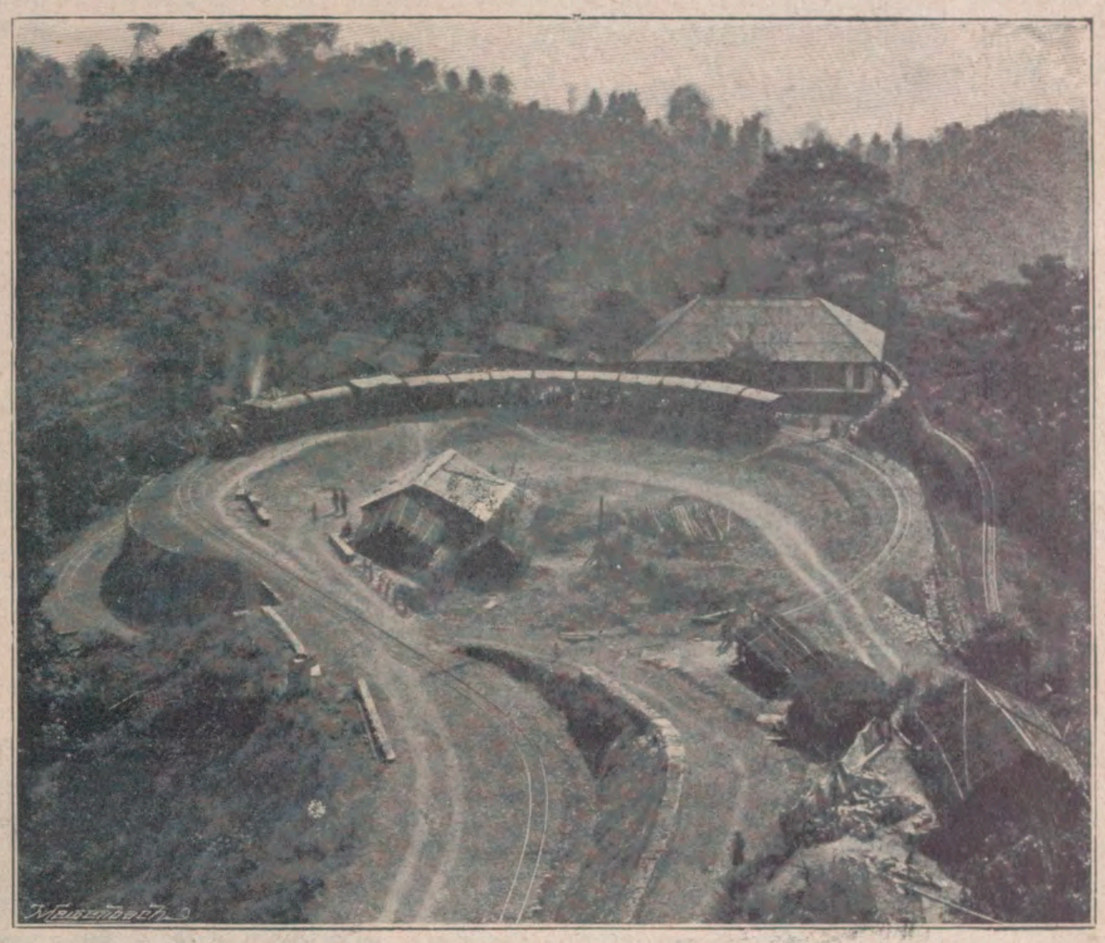
Tel est ce surprenant chemin de fer de l'Himalaya dont il nous a paru intéressant de donner une idée, même sommaire. Il n'est certes pas déplacé au milieu de nos automobiles, et puis cela repose toujours un peu de la côte de Chanteloup.

MAURICE RAVIDAT.



(D'après une photographie.)

LA VOIE SERPENTE EN LACETS SUR LE FLANC DE LA MONTAGNE GÉANTE ..



(D'après une photographie.)

UN DES ANNEAUX QUE DÉCRIT LA VOIE POUR TOURNER UNE COLLINE.

(D'après une photographie.)

A DEUX MILLE MÈTRES D'ALTITUDE. — VUE PRISE DU CHEMIN DE FER.

RASSORTIMENTS

Nous nous tenons à la disposition de nos lecteurs pour leur envoyer les numéros qui manquent à leur collection. L'album annuel de la *Vie au Grand Air* constitue un document d'une valeur inappréciable pour les sportsmen.

LE CHEVAL A PARIS [1]

Serait-ce aujourd'hui la journée des drags, à Auteuil ? Ces quatre chevaux de mail m'ont tout l'air d'emporter vers l'hippodrome Casse-Cou ce bouquet d'adorables mondaines et d'impeccables gentlemen.

Voici un mail un peu moins correct — parce que public. Il offre — ou plutôt il offrait, car on a dû renoncer à l'entreprise — du chic à prix fixe à de selects indigents. Chevaux pas trop mal toutefois, mais moins « encenseurs » et moins convaincus que les précédents.

Dame, pour trimballer des pannés, pas la peine de se mettre des gants... aux sabots, n'est-ce pas ?

S'IMAGINERAIENT VOLONTIERS QUE C'EST EN LEUR HONNEUR QU'ON A BAPTISÉ LA RUE DU MAIL.

(Cliché Carle de Mazibourg.) LA GRANDE VIE A PRIX FIXE.

Et maintenant pour en terminer avec les bêtes heureuses, braquons une seconde notre objectif sur les chevaux de selle.

C'est au Bois encore qu'ils défileront devant nous, entre sept heures et midi.

Mais, avant de nous installer à notre poste d'observation, entrons une seconde au pesage de Longchamp, où se donne aujourd'hui une réunion de courses.

Le favori fait son tour de paddock avant d'aller se ranger sous les ordres du starter. Pourquoi semble-t-il si songeur, l'irritable et nerveux pur sang ? Est-ce l'émotion de la grosse partie qui va s'engager ?

J'incline plutôt à penser que c'est l'incertitude de la tactique à suivre, tout à l'heure, sur la piste.

L'infortuné « racer » a entendu sans le vouloir les recommandations faites à son jockey par le propriétaire ou par l'entraîneur et il redoute le moment où on va lui « arracher la tête » pour laisser gagner la « carne » partie à grosse cote.

Sortons de l'hippodrome et remontons vers les Acacias.

Voici un fort beau demi-sang, acheté à Londres, qui obéit aux moindres caprices de l'adorable amazone qui le monte. Un cheval galant et visiblement très fier du murmure d'admiration qui salue au passage sa propriétaire.

(Cliché Goood Fellow.)
CES MESSIEURS LES CHEVAUX DÉSIRENT PRENDRE?

Cliché Carle de Mazibourg.)
QUELLE ALLURE!

Un galop de charge, un tonnerre d'exclamations gutturales : trois bêtes de sang passent en coup de vent au bout de l'allée ; elles sont montées par trois petites « Argentines » qui galopent au bois comme dans les pampas natales.

Les bêtes ardentes, habituées à ce train d'enfer, n'en semblent point surprises.

Détournons les yeux de cette piteuse caravane de locatis, montés par des potaches en rupture d'étude et des expéditionnaires en rupture de bureau.

Les honnêtes carcans trottinent sagement comme s'ils craignaient à chaque pas de déposer leurs cavaliers d'occasion sur le macadam de l'allée ; par instants toutefois, à une attaque d'éperon brutale et injustifiée, ils semblent se demander s'ils ne vont pas faire passer par-dessus leurs oreilles l'emplâtre humain que le maître de manège leur a appliqué sur l'échine.

Un coup d'œil en passant aux nerveux poneys du jeu de polo de Bagatelle ; les jolis animaux virent, voltent, changent de pied à la moindre indication de leurs cavaliers ; il semble même parfois que c'est d'eux-mêmes qu'ils changent de direction : les chevaux du polo jouent pour leur propre compte, en jolies petites bêtes intelligentes qu'ils sont.

Avant de regagner Paris regardons passer messieurs les officiers, dont les bons chevaux d'armes conservent au Bois des habitudes d'alignement.

Les premières levées, les braves bêtes, et les premières au Bois. La discipline militaire !

Allez donc demander à un cheval civil de galoper dans les Poteaux à sept heures du matin !

Et, tandis que les chevaux militaires galopent sagement, à l'allure réglementaire du manège, leurs maîtres prodiguent, du bout de leurs gants gris perle ou brique, des bonjours et des saluts dont un certain nombre vont à de bien adorables minois.

Souvenirs du Concours hippique, conséquences de quelques coups d'œil victorieux lancés vers les tribunes, tout en sautant un obstacle ; messieurs les officiers sont irrésistibles, le savent et en profitent pour poser les jalons du beau mariage, entrevu dans leurs rêves de sous-lieutenant.

(1) Voir le n° 34.

(Cliché Carle de Mazibourg.)
VOYONS, DOIS-JE GALOPER POUR GAGNER, AUJOURD'HUI

(Cliché Carle de Mazibourg.)
PROMENADE MATINALE.

(Cliché Carle de Mazibourg.)

LE « CAÏD » JOUÉ SUR LA VOIE PUBLIQUE EN L'HONNEUR DU TSAR.

Et leurs chevaux, les bonnes bêtes, les auront aidés à conclure la riche affaire ; ils les auront aidés en faisant valoir la souplesse de leurs cavaliers, leur assiette impeccable et la façon victorieuse dont ils portent le monocle, même au trot, même quand leur monture se défend.

Ce sont là, on l'avouera, plus de qualités qu'il n'en faut pour faire bonne figure aux chasses que les futurs beaux-parents ne sauraient manquer de donner l'automne prochain...

Laissons les chevaux d'armes à leur galop de bonnes bêtes raisonnables, les artilleurs, les chasseurs et les dragons à leurs rêves matrimoniaux et regagnons la capitale par l'avenue du Bois de Boulogne et les Champs-Elysées.

(Cliché Carle de Mazibourg.)

GRAND GALA PRÉSIDENTIEL.

Dans Paris, un seul cavalier à noter : le cavalier militaire, dragon ou cuirassier, trottant de la Place au quartier ; vaguemestre allant retirer à la poste le courrier du régiment, ou enfin brave cipal, sacoche en bandoulière et crinière au vent, portant un ordre ministériel...

Un ordre ? Ah ! si à l'aide de quelques rayons Rœntgen, on pouvait percer le cuir de cette sacoche et prendre connaissance du contenu de ce pli protégé par d'immenses cachets contre des indiscrétions possibles et surchargé d'indications :

PO. — *Confidentiel — Urgent !*

L'ordre confidentiel et urgent vous apparaîtrait sous une forme n'ayant rien de positivement officiel...

Voici des chevaux que nous devons regarder passer debout, chapeau bas et une larme patriotique au bout des cils, comme on écoute l'hymne russe.

Les chevaux des caïds venus à Paris pour épater notre ami et allié le Tsar.

Bêtes nerveuses, impressionnables à l'excès et qui ont dû rapporter aux cavales du désert des impressions vibrantes de ce Paris qui les a si frénétiquement acclamées.

Profitons de ce que c'est aujourd'hui Mardi-Gras ou Mi-Carème pour contempler en passant — et pour plaindre de tout notre cœur — cette douzaine d'étiques rossinantes que montent pendant une demi-journée d'invraisemblables cavaliers et d'extraordinaires amazones.

Tristes bêtes — je parle des animaux — qu'on a arrachées ce matin à la tiédeur relative de l'écurie pour les surmonter de mousquetaires coiffés de filasse bouclée et de « dames Henri II » qui ont l'air aussi à leur aise dans la dentelle et le brocart qu'un nègre congolais dans un frac du bon faiseur et des bottes vernies du cordonnier à la mode !

Et, jusqu'à la tombée de la nuit, les infortunés canassons de manège vont glisser sur le pavé gras et essayer de se frayer un passage dans la foule grouillante des boulevards et la pluie serrée des confetti !

Lugubre fin pour ceux d'entre eux qui jadis brillèrent à l'Hippique, paradèrent dans les carrousels militaires ou même gagnèrent quelques prix à réclamer sur les hippodromes suburbains !

Que les mousquetaires coiffés de filasse et les dames Henri II étranglées dans leurs fraises amidonnées puissent vous être légers, pauvres rosses, qui trottinez, passives, indifférentes et funèbres dans l'universelle joie ambiante !

Et maintenant, pour finir, le Daumont du Président, les chevaux officiels et protocolaires par excellence, avec, au-dessus d'eux, l'ombre providentielle de Montjarret.

Quelques notes de la *Marseillaise*, S. V. P., monsieur le Chef d'orchestre.

Un attroupement, l'attroupement classique de Paris avec ses badauds, ses petits télégraphistes et ses gâte-sauce.

Un sergent de ville griffonne des fautes d'orthographe sur un carnet poisseux ; un cocher de voiture de maître, en chapeau luisant et en redingote vert bouteille, explique quelque chose avec de grands gestes et une voix ébréchée.

Et, par terre, dans la fange innomable que fabrique l'arroseur municipal, une pauvre bête se débat dans les brancards, le souffle court, le flanc secoué d'un frisson, la jambe gauche de devant cassée au-dessus du paturon.

L'agent a fini de verbaliser. Un vétérinaire qui passait par hasard a examiné le cheval.

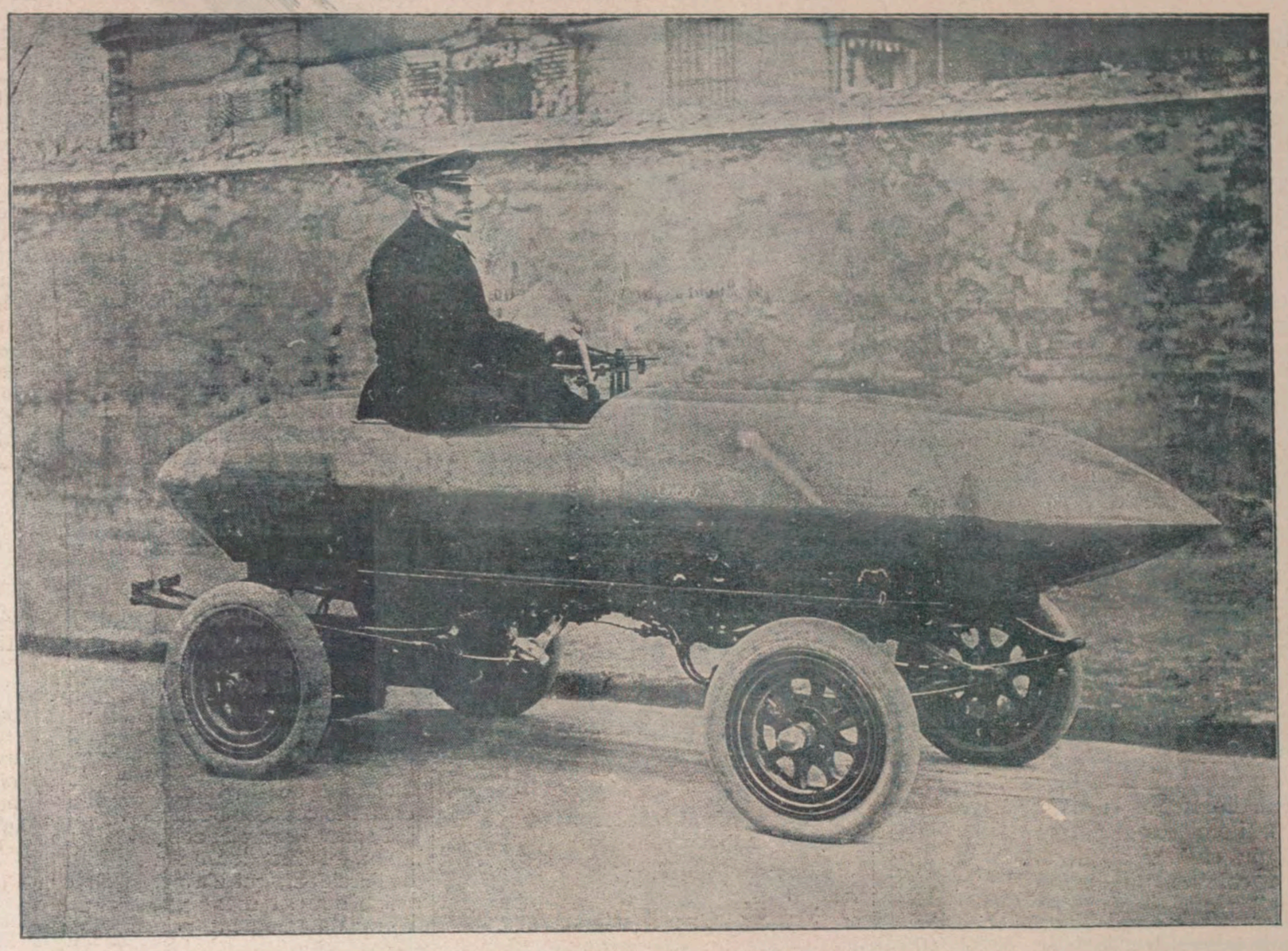
Il pousse le coude de l'alguazil et prononce, dans le silence curieux qui s'est fait :

— Dites donc, faut téléphoner à Macquart. Bon pour l'équarrisseur, le carcan !

Et c'est ainsi, devant la mort, devant la charrette suprême que, pour le cheval, comme pour l'homme, l'égalité se rétablit, l'égalité de la souffrance et du néant qui courbe tous les chevaux de Paris sous son inflexible niveau.

G. Davin de Champclos.

(Cliché Carle de Mazibourg.) LES MOUSQUETAIRES DE LA REINE... DES BLANCHISSEUSES.



(Cliché *Vélo illustré.*)

106 KILOMÈTRES A L'HEURE!

Telle est la vitesse folle à laquelle M. Jenatzy a parcouru un kilomètre. M. Jenatzy montait sa nouvelle voiture électrique « *La Jamais Contente* », et comme les précédents, ce record a été établi sur la route centrale du parc agricole d'Achères. M. Jenatzy a démarré assez doucement, le premier kilomètre a été couvert en 47″ 4/5, et le kilomètre lancé en 34″, ce qui donne pour ce dernier kilomètre une vitesse de 105 kilomètres 882 mètres à l'heure.

PAUL ALBERT

L'Allemand Paul Albert, le célèbre champion amateur du monde, de passage à Paris ces jours derniers.

M. LEFEBVRE

Dans sa voiture à pétrole avec laquelle il a couvert le kilomètre en 1′ 17″ (arrêté) et 58″ 4/5 (lancé).

PNEUMATIQUE Michelin CLERMONT-FERRAND Le Père des Démontables.

Vital PNEUMATIQUE

Le Gérant : VICTOR VOINOT.